

O DESEMPREGO E O MOTOTAXISMO NO MUNICÍPIO DE MORENO-PE

Adriano Ricardo F Silva¹
Tarcísio Augusto Alves da Silva²

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo apresentar os resultados de uma pesquisa realizada com mototaxistas do município de Moreno em Pernambuco, a fim de compreender o motivo da permanência do número de pessoas trabalhando com o mototáxi, neste município, em um momento de crescimento na oferta de empregos no estado. Embora tenha-se observado a crise do desemprego nos anos de 1980 e 1990, a partir dos anos 2000, se iniciou o processo de queda das taxas de desocupação e crescimento da economia no Brasil. Diante dessa realidade brasileira e pernambucana, a pesquisa questionou: Se Pernambuco tem apresentado altos índices de crescimento econômico nos últimos anos, o desemprego é realmente o fator determinante para a permanência do número de pessoas que trabalham com moto táxi no município de Moreno-PE? Para responder a essa questão foram aplicados 50 questionários mistos e realizadas observações em pontos de mototáxi. Neste trabalho apresentaremos o debate sobre a reestruturação produtiva e o surgimento do mototaxismo no Brasil. No segundo momento discutiremos a realidade do mototaxismo no município de Moreno e a questão da precariedade do trabalho nesse seguimento a partir dos dados coletados em campo.

Palavras-Chave: Mototaxismo. Trabalho. Desemprego.

1 Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) e graduando em História na mesma universidade.

2 Doutor em Sociologia, professor Adjunto III do Departamento de Ciências Sociais da UFRPE.

UNEMPLOYMENT AND THE MOTORCYCLE TAXI IN MORENO-PE

ABSTRACT

This article aims to present the results of a survey of motorcycle taxi Moreno municipality in Pernambuco, in order to understand the permanence of the reason the number of people working with the motorcycle taxi, in this city, at a time of growth in the supply of jobs in the state. Although it has been observed the unemployment crisis in the 1980s and 1990s, from the 2000s, began the process of falling vacancy rates and economic growth in Brazil. Given this Brazilian and Pernambuco fact, research questioned: If Pernambuco has shown high rates of economic growth in recent years, unemployment is really the determining factor for the permanence of the number of people who work motorcycle taxi in Moreno-PE? To answer this question were applied 50 mixed questionnaires and observations made at points of motorcycle taxi. In this paper we present the debate on the restructuring of production and the emergence of motorcycle taxi in Brazil. In the second phase will discuss the reality of mototaxismo in the city of Moreno and the issue of job insecurity that follow from the data collected in the field.

Keywords: Motorcycle. Work. Unemployment

Introdução

No final da década de 1980, o Brasil passou por grandes transformações, no cenário econômico, como a entrada do capital estrangeiro, de produtos internacionais e de uma menor participação do estado na economia. Mas, já no início desta década, se verificaram os primeiros efeitos dessas mudanças. Como observa Alves (2000, p.120), “é a partir da crise da dívida externa, em 1981, que se constituíram os primeiros impulsos do novo surto de reestruturação produtiva no Brasil”. Como consequência disso o cenário econômico brasileiro no início dos anos de 1990 apontava para as mudanças neoliberais que buscavam uma estabilidade para a moeda, abertura para o capitalismo financeiro internacional e uma política de privatizações.

As mudanças da década de 1990 trouxeram assim mais competitividade para o mercado, dando força ao processo de reestruturação produtiva. Foi dessa forma que “as grandes empresas passaram a incorporar um conjunto de novas estratégias produtivas que atingiram, com maior integração, intensidade (e amplitude), o mundo do trabalho” (ALVES, 2000, p. 179). Pois se verificava uma baixa adequação a essa necessidade por parte dos trabalhadores.

Antunes (1999) analisou essa situação demonstrando que a globalização produtiva acirrou a concorrência intercapitalista que transformou a busca da produtividade e da modernidade tecnológica em um processo autodestrutivo, que entre outras consequências, gerou uma sociedade de excluídos, não apenas nos países subdesenvolvidos, mas também nos países desenvolvidos.

Assim, o desemprego estrutural tendeu a gerar uma sociedade de trabalhadores marginalizados em relação ao setor produtivo, implicando por parte dos desempregados um exercício de criatividade para enfrentá-lo. Nesse sentido, “onde quer que se encontre o desemprego estrutural, subculturas baseadas na economia informal, ou subterrânea, empobrecidas podem se desenvolver” (OFFE, 1989, p. 11).

Nesse caso, em muitas cidades brasileiras, uma das alternativas criadas em meio à crise do emprego foi a prática do mototáxi. Essa surgiu, também, como opção de transporte alternativo diante da frágil estrutura de serviços urbanos, sobretudo aqueles atinentes a mobilidade.

Diante dessa instabilidade nas relações de trabalho, “a retração do emprego

formal e o processo de informalização, ou trabalho informal, teve seu crescimento em diferentes países independentemente do seu grau de desenvolvimento” (VASCONCELOS, 2009, p.24).

Como resultado desse processo,

O trabalhador foi buscando novas fontes de trabalho a fim de garantir sua sobrevivência. Então o desemprego aliado às deficiências encontradas no serviço de transporte coletivo formou um ambiente propício para o desenvolvimento de um serviço alternativo de transporte: o mototáxi (VASCONCELOS, 2009, p.26).

Essa modalidade de trabalho recebeu, inicialmente, aceitação por parte da população em meio à crise do mercado de trabalho, pois representava uma forma de transporte alternativo, rápido e de menor custo. No entanto, a clandestinidade e a falta de segurança têm causado uma série de polêmicas por parte da opinião pública.

Como apresentamos anteriormente, a atividade do mototaxista surgiu em meados dos anos de 1990, motivada, entre outros fatores, pela crise do desemprego. Porém, embora tenha havido uma queda significativa no desemprego no país entre 2003 e 2011, segundo o IBGE através da PME (Pesquisa Nacional de Empregos, fev. 2013), acreditamos que essa queda pode não ter refletido na diminuição do número de moto táxis nos centros urbanos do Brasil.

Isto porque, se o cenário de altas taxas de desemprego em meados dos anos de 1990 marcou a economia brasileira, a situação da crise do desemprego começa a mudar no início do século XXI. Segundo o IBGE/PME (fev. 2013) a taxa de desocupação no Brasil em abril de 2012 foi de 6,0%. Uma queda bastante significativa se comparada com a de abril de 2002, quando chegou a 12,5%. Na Região Metropolitana do Recife a taxa de desocupação chegou a 13,4% em abril de 2002 e foi reduzida a 5,6% em abril de 2012.

Segundo o IBGE (2012), o Estado de Pernambuco bateu recorde de crescimento em 2010, ficando entre os dez primeiros estados da federação em participação no PIB (produto interno bruto) brasileiro (2,5% da participação). Mas, embora o estado esteja entre os que mais cresceram nos últimos anos, o número de pessoas que ganham ou completam a sua renda através do uso do mototáxi

ainda pode ser bastante significativo se observarmos a grande circularidade desse serviço tanto nas cidades interioranas, quanto em alguns bairros de municípios da Região Metropolitana de Recife.

Um exemplo disso é o município de Moreno – PE, localizado nessa região, que também apresenta muitas características de cidade interiorana e que do mesmo modo se vê afetada pelo fenômeno do mototaxismo enquanto resultante do desemprego.

Nesse sentido, indagamos a seguinte questão: Se Pernambuco tem apresentado altos índices de crescimento econômico nos últimos anos, o desemprego é realmente o fator determinante para a permanência do número de pessoas que trabalham com moto táxi no município de Moreno – PE? Para analisar essa questão, partimos da hipótese de que a permanência do número de pessoas que trabalham com moto táxi no município de Moreno – PE ocorre não pela falta de empregos, mas pela baixa qualificação de parte dos trabalhadores diante das oportunidades oferecidas no estado.

O nosso objetivo é, com isso, apresentar os elementos explicativos para a permanência do número de pessoas que trabalham como moto táxi no município de Moreno em um contexto de geração de empregos em Pernambuco. Para tanto, buscamos: identificar o perfil das pessoas que trabalham com moto táxi no município de Moreno; apresentar os motivos que conduziram os trabalhadores a esta atividade e verificar as motivações para permanência ou saída neste campo de trabalho.

Nesse sentido, o entendimento do porquê o trabalho informal, especialmente a modalidade do mototáxi, permanece enquanto ocupação econômica de diversas pessoas no momento em que as pesquisas apontam o crescimento da oferta de emprego formal no estado nos permite refletir sobre as estratégias de reprodução social dos indivíduos que compõem essa categoria social. Do mesmo modo que possibilita o esclarecimento de algumas lacunas existentes sobre esse tema.

Segundo o IBGE, através de resultados do censo 2010, divulgados em abril de 2012, o município de Moreno – PE possui taxa de desocupação de 18,3%, bem a cima da média do estado que foi de 11,1%. Assim, é importante discutir esses dados para entender quais aspectos justificam as altas taxas de desocupação formal na cidade.

Para isso, é relevante identificar um conjunto de fatores, como: o perfil social do mototaxista do município, as dificuldades financeiras, as oportunidades de formação profissional, sua participação na composição da renda familiar e as oportunidades no mercado de trabalho local e nas cidades próximas para essa categoria social.

Metodologicamente, a pesquisa foi desenvolvida a partir de abordagem quantitativa e qualitativa. Para tanto, tomamos como referência pesquisas anteriores sobre o desemprego e trabalho, o mototaxismo, além de documentos oficiais fornecidos pela prefeitura da cidade de Moreno-PE e publicações oficiais do IBGE.

O universo da pesquisa foi dado por uma parcela da população do município de Moreno que trabalha com o mototáxi. Devido ao fato de termos um elevado número de mototaxistas, que segundo a SSTT (Secretaria de Segurança, Trânsito e Transportes) de Moreno-PE, está estimado em 1.200, o que torna o universo bastante amplo, delimitamos a pesquisa a uma amostra do tipo não probabilística, onde foi selecionado aleatoriamente um subgrupo da população de mototaxistas, que baseado nos conhecimentos sobre o grupo, pode ser tomado como uma representação de toda população de mototáxis. Isso foi possível porque além do uso do questionário, o trabalho contemplou também a técnica da observação.

Assim os participantes da amostra foram selecionados em cinco pontos (loais onde os mototaxistas esperam por passageiros) de mototáxis localizados no centro urbano da cidade, onde há maior concentração da oferta deste serviço categoria. Todos localizados na Avenida Cleto Campelo (principal avenida da cidade).

Deste modo, para selecionar os sujeitos da pesquisa foram utilizados os seguintes critérios: número de trabalhadores concentrados em determinado ponto; relevância do ponto quanto à demanda de usuários: locais próximos as feiras, supermercados, praça de eventos e sedes administrativas dos órgãos públicos.

As perguntas tiveram opções de respostas padronizadas e também abertas, que permitiram uma maior espontaneidade nas respostas, sendo nos dois casos aplicadas as mesmas perguntas a todos os trabalhadores. Através da observação tivemos condições de analisar também o cotidiano dos trabalhadores, o que nos permitiu uma interpretação mais precisa dos dados.

Após esta contextualização da pesquisa, feita a coleta e interpretação dos dados, a próxima etapa do trabalho se dividiu em dois tópicos. No primeiro tratamos da questão da reestruturação produtiva no país e o surgimento do mototaxismo. No segundo tratamos do mototaxismo no município de Moreno-PE. Discutimos a respeito do perfil do mototaxista da cidade, bem como os fatores que contribuiriam para que esses indivíduos aderissem a essa modalidade. Debates, também, a precariedade que predomina sobre o mercado informal, a exemplo do mototaxismo.

I. A reestruturação produtiva no Brasil

Como consequência da dívida externa nos anos de 1980, o Brasil passou a adotar uma política de recessão que segundo Alves (2000), contraiu extremamente o mercado interno, deixando de importar bens e serviços e incentivando as exportações ao mercado exterior. Diante disso, “A palavra-chave do discurso empresarial passou a ser qualidade, o que mostra aspectos qualitativos importantes da nova concorrência internacional. Instalou-se na ordem do dia a necessidade de elevar o nível de produtividade e eficiência” (ALVES, 2000, p. 120). Santana (2005) completa esse pensamento afirmando que tanto no Brasil, quanto na América Latina, expressões como qualidade total, modelo *Just in time*, etc. foram de repente introduzidas no vocabulário das indústrias e imposta ao trabalhador como uma necessidade de se aderir aos novos tempos.

As transformações no modo de produção, organização e gerenciamento que acarretou na gradativa substituição dos modelos taylorista/fordista por modelos que se caracterizam pela introdução da automação, da flexibilidade, descentralização da produção, etc. acarretaram em graves problemas de adaptação para o trabalhador. “A atividade produtiva passa a exigir trabalhadores polivalentes/flexíveis que, de posse de ferramentas flexíveis, teriam como resultado de seu trabalho um produto flexível” (SANTANA, 2005, p. 3). Neste circuito, aqueles que não se adaptaram ao novo sistema foram excluídos ou marginalizados no mercado de trabalho. Alves (2000) explica ainda que:

A partir daí, ocorre uma cisão na estrutura de classe operária, entre seu núcleo produtivo, constituídos pelos operários “polivalentes”, com capacidade de autonomia, de iniciativa e de renovação contínua de seus conhecimentos, e os demais operários industriais, o sub-

proletariado tardio, que são incorporados a periferia da produção, em sua maioria com empregos precários, temporários e com níveis de salários inferiores (p. 70).

A dificuldade de adequação e formação profissional agravou cada vez mais a crise provocada pelo desemprego estrutural, mas a precariedade do trabalho atingiu também àquele que de alguma forma estava inserido no mercado. Como explica Santana (2005):

A insegurança passou a fazer parte do cotidiano do assalariado que detém algum tipo de emprego formal. Formas precárias de trabalho, de subcontratação, passaram a ser utilizadas como norma, incorporando-se às práticas das empresas. Fragilizou-se a instituição sindical como representação legítima dos trabalhadores (p. 2).

As dificuldades de inserção do trabalhador no mercado enfraqueceram as relações de trabalho, a segurança da execução dos serviços, as garantias sociais, além da perda substancial da força e da intervenção sindical. Ramalho (2008) analisa o caso das indústrias do ABC paulista para exemplificar as dificuldades enfrentadas pelas instituições de ação política no contexto da reestruturação política:

No interior da fábrica, a introdução de mecanismos de controle com exigência de qualidade e trabalho de time, a intensificação das tarefas no cotidiano fabril e a flexibilização das relações de trabalho, aliados às ameaças reais de desemprego e/ou deslocamento da fábrica para outras regiões, dificultaram a atuação dos sindicatos e colocaram em xeque práticas anteriores de ação política (p. 234).

Nesse contexto, o receio de ser deslocado para a margem da vida social do trabalho e entrar para a estatística do grupo já excluído pelo novo sistema, enfraqueceu a união entre trabalhadores contidos no mercado formal. Já aqueles que já estavam excluídos procuravam alternativas para garantir seus sustentos.

Essa realidade de exclusão e insegurança que assolou os trabalhadores nas décadas de 1980 e 1990 no país fez com que, os trabalhadores buscassem alternativas de trabalho e com isso houve grande crescimento do mercado de trabalho informal como consequência da precariedade e da baixa oferta de empregos formais. O mototaxismo aparece assim, como um dos principais exemplos de

alternativas criadas pelos grupos de trabalhadores excluídos desse mercado, gerando desse modo, e por diversos fatores, mais uma categoria inserida nas características do trabalho precário.

I.1 O mototaxismo no Brasil

Em decorrência da reestruturação produtiva, sobretudo nos países em desenvolvimento, “o desemprego adquiriu dimensões mais amplas, mudando hábitos e trazendo pobreza e desesperança, e o trabalho informal tornou-se uma alternativa frequente para os excluídos do mercado de trabalho formalizado” (SANTANA, 2005, p. 2-3).

Esse tipo de trabalhador surge, dentre outras explicações, pela busca de alternativas diante do desemprego. Na concepção de Vaz (2000):

É considerado trabalhador por conta própria aquele que explora a sua própria empresa ou que exerce independentemente uma profissão ou ofício, tendo ou não pessoal ao serviço, ou seja, organiza o seu trabalho, possui os meios de produção e é responsável por eles (p. 4).

É com essas características que surge o fenômeno do mototaxismo, que assim como em outras modalidades informais, desponta como uma esperança para aqueles que foram atingidos pela reestruturação produtiva. Segundo Vasconcelos (2009), o fenômeno do mototaxismo surge em meados dos anos de 1990, como alternativa dos trabalhadores para garantir renda.

Um das explicações ao surgimento do mototaxismo encontra na fragilidade do transporte público urbano nas grandes cidades, mas principalmente nas cidades interioranas do Brasil, um de seus fundamentos. O fato é que este serviço recebeu grande aceitação por parte dos usuários, pois, além da precariedade do transporte nas localidades atendidas, ainda são muitos os bairros dos centros urbanos que sequer são atendidos pelo transporte público, facilmente observável em áreas das cidades formadas por morros ou com pouca infraestrutura de estradas. Essa realidade é verificada, principalmente, na região Nordeste e segundo Duque e Gomes (2009) foi em uma cidade da região que se identificou os primeiros passos dessa prática:

O primeiro sistema de transporte alternativo utilizando motocicletas como veículo para transportar pessoas surgiu [...] em Crateús, cidade localizada na região Norte do Ceará. O mototáxi, como ficou conhecido, ganhou fama e espaço, e em pouco tempo várias cidades do Ceará adotaram esse sistema como alternativa no transporte urbano. Mas foi Sobral a primeira cidade a regulamentar a nível municipal a profissão mototáxi (p. 124).

Com a crise de empregos nos anos de 1990 do século XX, rapidamente a modalidade foi ganhando adeptos não apenas no estado do Ceará, mas também em outros estados do Nordeste e demais regiões do Brasil. O IBGE (2009) divulgou que aproximadamente 53,9% das cidades brasileiras contam com o serviço de mototáxi; na região Norte 80,4% e no Nordeste esse número pode chegar a 87,6%.

O mototáxi é uma modalidade de trabalho em que trabalhador atua semelhante ao mais popular motoboy. A diferença é que o primeiro atua no transporte de pessoas (passageiros), enquanto o segundo no transporte ou fretes de mercadorias, documentos, valores e encomendas e já é considerado profissão pelo Ministério do Trabalho e Emprego, embora não seja menos precário que o mototáxi. Crisci, Janovik e Scalco (2007) afirmam que:

Em geral, esses trabalhadores provêm de situação de desemprego. Com a compra de uma moto usada ou nova, a ser paga em inúmeras prestações, jovens do sexo masculino, em sua grande maioria, vislumbram a possibilidade de se verem incluídos no mercado de trabalho, mesmo nas condições de desregulamentação e precariedade que permeiam as atuais relações de trabalho (p. 448).

A consolidação do mototaxismo trouxe uma realidade que mudou a configuração da mobilidade das praças urbanas do país. Na década de 1990, devido ao mau atendimento e altos preços do transporte público, muitas vezes se optava pelo uso de bicicletas haja vista que a outra opção, o táxi, fugia o perfil dessa população em virtude das altas tarifas. Desse modo, as pessoas passam a utilizar também o mototáxi, pois se tratava de um meio de transporte barato, rápido e de grande mobilidade.

O IBGE (2009) afirma que são quase 3.000 municípios em que há prática do mototaxismo, o que representa mais que a metade do total de municípios bra-

sileiros. O crescimento desordenado da atividade trouxe problemas sociais que exigiram providências por parte das autoridades.

Neste sentido, o governo federal vem buscando nos últimos anos soluções para tentar conter os crescentes problemas sociais associados ao trabalho com motocicletas. Em 2009 foi regulamentada a lei Nº 12.009/09 que dispõe sobre o trabalho de “mototaxista”, “motofretista” e “motoboy”, conforme o que expressa o artigo a seguir:

Art. 1o Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Mas, apesar dessa regulamentação, o que se nota nas ruas é uma grande cadeia dessa categoria espalhada pelas cidades brasileiras, trabalhando sob condições degradantes e ainda na informalidade. É consensual que uma das características dessa modalidade de ocupação, como de outras formas de trabalho informal, é a precariedade com a qual a atividade é exercida (exposição ao sol, violência do trânsito) além da falta de fiscalização e legislações específicas por parte dos estados e municípios. Essa situação contribui para degradar cada vez mais o exercício dessa atividade. Da mesma forma, a segurança é uma das maiores preocupações dos que estudam melhorias para essa categoria. Segundo a Motor Dream (2012 apud REVISTA VEJA 2012):

Um estudo inédito sobre a violência no trânsito, realizado pelo Instituto Sangari por meio da análise de 1 milhão de certidões de óbito em todo o mundo, revelou que o Brasil é o segundo país do mundo em vítimas fatais em acidentes envolvendo motocicletas, com 7,1 óbitos a cada 100 mil habitantes. O Mapa da Violência 2012, publicado pela revista Veja, mostra que apenas no Paraguai se morre mais, com 7,5 óbitos por 100 mil habitantes.

Esse estudo retoma o alerta para a segurança e para importância de legislações que permitam políticas de incentivo e acesso aos equipamentos de proteção individual tanto dos mototáxis, quanto de motoboys e motofretistas. Segundo o

DETRAN-PE (ago 2012), no dia 04 de agosto de 2012 as resoluções 350/10 e 356/10 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que dispõe sobre novas regras para esses profissionais entrou em vigor com uma série de medidas que visam trazer mais seguranças para os trabalhadores. Entre essas medidas estão o uso obrigatório de equipamentos de segurança para a moto e para o condutor, idade mínima de 21 anos para poder atuar, tempo mínimo de 2 anos de habilitação na categoria “A” e curso de capacitação obrigatório.

No entanto as preocupações com a saúde desses profissionais não se limitam a questão dos acidentes. Segundo Amorim (2012), em pesquisa realizada com os mototaxistas cadastrados na Prefeitura de Feira de Santana-BA, ficou constatado que eles trabalham sobre extensa jornada laboral. Ele completa afirmando que, “quanto à jornada de trabalho, a maioria dos mototaxistas trabalhava seis a sete dias por semana (92,1%), durante 8 horas ou mais por dia (82,8%), evidenciando tratar-se de um grupo de trabalhadores com elevada carga diária” (p. 29).

O contexto apresentado, o surgimento e a manutenção do fenômeno do mototaxismo, como opção de renda informal, trazem à tona o debate a respeito das perspectivas e barreiras enfrentadas pelos trabalhadores no que tange a sua reintegração ao mercado formal, como a falta de oportunidade de emprego e também a carência de qualificação profissional. Offe (1989) explica que o trabalhador tende sempre a se deparar com crescentes barreiras que impedem a entrada no mercado de trabalho em geral, ou em suas partes preferenciais, de maneira que, segundo ele, torna-se impossível superar essas barreiras por meio da adaptação individual.

2. A realidade do mototaxismo na cidade de Moreno – PE

O mototaxismo, apesar de está presente nas cinco regiões do Brasil, conforme dados do IBGE (2009), e apresentar realidades em comum, tanto nos fatores positivos, quanto nas questões relativas aos graves problemas sociais, também apresenta características que são peculiares a cada região e município. Aqui aprofundaremos o perfil dessa categoria de trabalho no município de Moreno-PE, cidade que compõe a Região Metropolitana do Recife, distando 30,7 Km da capital e com aproximadamente, 56.696 habitantes, segundo o censo demográfico

co 2010 do IBGE (2012). A cidade se encontra entre os 70,06% dos municípios brasileiros que já possuem essa prática e entre as 106 cidades do Nordeste em que já se observa esse fenômeno.

O mototaxismo se apresenta como um dos mais relevantes fenômenos sociais presentes nessa localidade. Segundo a Secretaria de Segurança, Trânsito e Transporte de Moreno (SSTT), estima-se que existam 1.200 pessoas trabalhando com mototáxi no município e dessas, pouco mais de 91% trabalham de forma clandestina, ou seja, não estão cadastrados na prefeitura, ou em qualquer associação.

A população que vive deste tipo de atividade, na amostra estudada, é essencialmente do sexo masculino e de pessoas não muito jovens. Contrariando Fonseca (2005) que afirmou que:

A prática do mototáxi responde a atributos usualmente associados a jovens de sexo masculino e fortemente valorizados por estes. Não por acaso, o moto táxi tornou-se praticamente sinônimo de jovem, pobre e de sexo masculino (p.2).

Embora 100% dos sujeitos estudados sejam de homens, a realidade atual do município de Moreno anunciada na pesquisa, mostra que 70% dos questionados possuem idade igual ou superior a 30 anos de idade. De acordo com o levantamento dos dados, 48% dos questionados afirmaram morar em residência com três pessoas ou mais o que no leva a questionar a suficiência da renda per capita dessas famílias, uma vez que, mais que a metade desses trabalhadores afirmou que a renda da casa, somando os ganhos de todas as pessoas não ultrapassam dois salários mínimos.

Os ganhos médios mensais dos profissionais dessa área, exclusivamente “rodando” com o mototáxi, variam de região para região, como nos mostra Vasconcelos ao afirmar que

[...] não é um mercado sazonal, e sim um trabalho fixo que gera muita renda, dependendo da região do país, em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro a média de corrida é de 50 a 70 por dia para cada mototaxista e o valor varia entre R\$ 2,00 e 4,00. Isso significa que a renda bruta de um profissional chega a R\$ 3.000,00 por mês (2009, p. 32).

Entretanto essa realidade apresentada por Vasconcelos (2009), que desconsidera a depreciação do veículo e outras despesas, não condiz com a realidade dos mototaxistas morenenses, além de sobrevalorizar os ganhos adquiridos por meio desta atividade. Sua análise precisa, portanto ser relativizada se comparada aos contextos de municípios interioranos.

A pesquisa mostrou que atualmente, a grande maioria dos trabalhadores desse setor em Moreno (82%) tem renda média que variam de um a dois salários mínimos, ou seja, não ultrapassam hoje R\$ 1.448,00. Apenas 10% ultrapassam dois salários e nenhum deles ganha mais do que três salários mínimos. A situação se agrava quando consideramos o tamanho da família e o fato de que a grande maioria deles revelou ser o único provedor da residência, ou seja, respondem por todas as questões financeiras do domicílio.

A precariedade do trabalho dessa categoria se dá principalmente pela falta de garantias sociais. Apenas 9% dos mototaxistas morenenses estão cadastradas na prefeitura da cidade, e ainda sim, mesmo estes não possuem direitos sociais, pois tal cadastramento serve apenas para o controle social por parte do Estado. Para garantir direitos sociais, alguns pagam a Previdência Social autonomamente, embora muitos admitam estarem com suas contribuições em atraso. A falta de segurança é considerada pelos trabalhadores o maior dos problemas, principalmente no que se refere a questões como o risco de acidentes, a falta de infraestrutura nas vias, situação de chuva, falta de recurso para aquisição de equipamentos de proteção e de manutenção do veículo, além do iminente risco de roubos ou furtos. Outras dificuldades apontadas foram a falta de apoio dos governantes e o preconceito e discriminação por parte das autoridades. A principal queixa foi a falta de incentivo e a burocracia imposta pela Prefeitura para concessão dos alvarás que adequavam os trabalhadores às resoluções 350/2010 e 356/2010 do CONTRAN que regulamentam a atividade do mototaxismo.

Além disso, 24% dos questionados alegaram sofrer perseguições de policiais e agentes de trânsito durante o exercício da função. Eles afirmam que na realização de blitz na cidade a infinita maioria dos veículos abordados são motos, segundo eles muitas vezes de forma arbitrária. Situação que dificulta o exercício dos trabalhadores individuais por um lado, mas que, por outro, revelou a constante desconfiança em relação aos que sobrevivem desta atividade, tendo em vista casos em que estes são confundidos com assaltantes ou traficantes. Segundo

Fonseca (2005) é com o passar do tempo e através da visibilidade apresentada pelos mototaxistas no dia a dia esses estereotípicos vão se modificando, pois:

Tal visibilidade acaba por reforçar uma segunda identidade - a do mototáxi como trabalhador, pela qual o jovem se opõe ao vadio ou bandido. À medida que ganha respeito e reconhecimento junto à comunidade, afasta-se ele do estigma da marginalidade e se inscreve numa zona de coesão, por sua inscrição em uma atividade vista como arriscada, porém socialmente útil (p.6).

No entanto, o que parece incoerente é que embora a modalidade já exista há aproximadamente vinte anos, a categoria parece ainda sofrer bastante com o preconceito por parte dos órgãos de segurança pública.

Embora a excessiva carga horária de trabalho não tenha sido citada por nenhum dos trabalhadores e mesmo sendo difícil estabelecer até que ponto essa questão ultrapassa as barreiras da legalidade por se tratar de um trabalho autônomo, se utilizarmos como exemplo as normas da Consolidação das leis trabalhistas (CLT) que segue os temas da CF, art. 7º, XIII que orienta que a duração da carga horária de trabalho deve ser de 8 horas diárias e 44 horas semanais, concluiremos que a maioria dos mototaxistas de Moreno trabalham sob carga horária muito superior àqueles que são regidos pela CLT. O resultado da pesquisa mostra que 58% trabalham 9 horas ou mais por dia. E essa realidade também é vista em outros municípios, como o de Feira de Santana, em que 82,8% dos mototaxistas trabalham 8 horas ou mais, segundo Amorim (2012). A necessidade de se “fazer a renda do dia” pode ser um dos motivos que explique esse fato, pois muitos confessaram estabelecer metas diárias e nem sempre é possível atingi-la trabalhando até 8 horas.

O perfil desses trabalhadores caracteriza um grupo social que, antes de qualquer outra coisa, necessita deste trabalho para garantir seus sustentos e de suas famílias, talvez por isso, acabam se submetendo a diversas situações de precariedade no trabalho, que dificultam o exercício da profissão, pondo em risco, em algumas situações, a saúde, a moral e a dignidade daqueles que trabalham na modalidade do mototaxismo na cidade de Moreno-PE.

2.1 Fatores que explicam permaneciam do trabalho com mototaxismo

A disposição para o trabalho de cada um dos sujeitos parece ser a principal arma na luta pela sobrevivência diante da opção por ingressar no mercado informal do mototaxismo. Desta forma, “a força de trabalho é aquilo que o homem possui por natureza, só cessa com a morte. Diferente do produto (ou serviço), a força de trabalho não acaba quando o produto termina de ser produzido” (BARRETO, 2010, p. 4). O homem por natureza, e por necessidade, está condicionado ao trabalho e se não o encontra em um determinado setor da economia, aquele setor que lhe traria maior satisfação ou que estaria mais próximo de suas aptidões, tende a recorrer a outros setores. Assim, da mesma forma que na ocorrência de dificuldades para ingressar no mercado de trabalho formal, tende a recorrer ao mercado informal para poder sobreviver.

Embora estejam atuando no mercado informal, 96% dos trabalhadores estudados já trabalharam anteriormente com carteira assinada e afirmaram ter optado pelo mototaxismo, principalmente, pela falta de opção de trabalho formal no momento em que estavam desempregados. Além da falta de opção (47,18%), o complemento de renda (16,98%); a preferência pelo trabalho por conta própria (11,32%) e o fácil acesso ao trabalho de mototáxi (9,43%) foram os motivos mais citados pelos trabalhadores.

Essa falta de opção apontada pela maioria desses trabalhadores pode ocorrer por dois motivos, a falta de oferta de emprego formal na cidade e a alta exigência de qualificação exigida pelas empresas situadas nas regiões onde se encontram as ofertas de trabalho.

Isto se explica, pois, o novo complexo do sistema produtivo representa além de sofisticados sistemas de automação microeletrônica na produção, segundo Alves (2000), novas estratégias organizacionais que articularam nova flexibilidade na produção não apenas dentro da empresa, mas também na relação entre empresas diferentes que deu origem as estratégias de subcontratação ou descentralização produtiva. Tais transformações impulsionaram a necessidade de se obter também um novo perfil operário para atender a essa nova ordem da organização industrial.

Mas essa relação, tecnologia, flexibilidade e trabalhador qualificado, tendên-

cia não só do novo modelo de produção industrial, mas também do mercado de prestação de serviços, nem sempre ocorre nas mesmas proporções. Não obstante, embora os indicadores apontem para uma reestabilização do emprego, algumas regiões ainda sentem esses efeitos.

Neste sentido, apesar da taxa de desocupação no Brasil em fevereiro de 2013 está em apenas 5,6% segundo o IBGE (2013), ainda há regiões no país em que se podem observar elevados índices de desemprego. A deficiência na educação, na capacitação profissional e a precarização de investimentos em determinados setores produtivos são fatores que podem contribuir para que isso ocorra.

A pesquisa realizada com os mototaxistas de Moreno aponta para certa defasagem na educação desses trabalhadores, motivo que certamente tem impedido parcela significativa desta população de ingressar no mercado de trabalho formal, gerando a falta de opção que acaba por direcionar os mesmo para a informalidade (o mototaxismo).

O estudo mostra que 10% dos trabalhadores ainda não concluíram o ensino fundamental; 12% concluíram o ensino fundamental, mas não ingressaram no ensino médio e 44% concluíram o ensino médio. É importante ressaltar que 56% dos pesquisados não concluíram o ensino médio, requisito importante para a maioria das empresas na hora de analisar um currículo em uma seleção para vaga de emprego. Apesar de 70% dos trabalhadores alegarem ter outra profissão além do mototaxismo, 54% deles disseram nunca ter feito um curso profissionalizante. Vale ressaltar também que o certificado de cursos profissionalizantes é um quesito importante na análise do currículo do trabalhador em uma seleção.

Todos esses fatores remetem a questão da falta de opção citada por mais de 47% dos questionado como motivação para o ingresso no mototaxismo. O efeito dessa exigência do mercado, que não vem sendo acompanhada pelos trabalhadores no que tange a qualificação, tem refletido diretamente na dificuldade em encontrar o emprego formalizado. Não por acaso 55,55% dos mototaxistas de Moreno apontam a alta exigência por qualificação como maior dificuldade para obtenção de um trabalho formal. Antunes (1999) explica esse problema afirmando que o mundo do trabalho estaria dando cada vez mais importância ao trabalho intelectualizado, evidenciando o peso da atividade qualificada no mercado de trabalho.

Os principais fatores apontados pelos mototaxistas para a baixa capacidade de absorção da força de trabalho local é a pouca atividade econômica observada na cidade hoje e, principalmente, a ausência de indústrias que possam movimentar a economia gerando empregos diretos e indiretos, sobretudo para os residentes no município.

Desse modo os motivos que conduziram esses trabalhadores ao mototaxismo remetem possivelmente a dois fatores, o falta de ofertas de empregos na cidade, mas principalmente a deficiência na educação básica dessas pessoas que podem ter influenciado diretamente nos baixos indicadores de qualificação profissional.

Embora o processo de reestruturação produtiva tenha se iniciado entre os anos de 1980 e 1990, ainda hoje se notam consequências desse acontecimento. “Atualmente, apesar da recuperação do emprego com vínculo formalizado na última década, permanece uma enorme heterogeneidade no mercado de trabalho” (KREIN e PRUNI, 2010, p. 7). Se por um lado as taxas de desemprego caíram na última década, por outro, ainda é fácil notar a presença maciça da ilegalidade no mundo do trabalho, bem como da economia informal que traz consigo eminentemente a precariedade no trabalho.

2.2 O mototaxismo e a precarização do trabalho

O mototaxismo na cidade de Moreno está bem mais relacionado a necessidade de se manter ocupado e inserido no mercado de trabalho, mesmo que informalmente, do que qualquer satisfação que remeta ao prazer pelo exercício da atividade. A já citada situação de desqualificação por parte desses trabalhadores estaria impedindo o acesso ao mercado formal, a precária situação da indústria no município, aliada a constante responsabilidade de garantir renda para a família, podem justificar a quantidade de trabalhadores que se mantêm nesse segmento.

Dessa forma, inserido neste contexto, muitas vezes o mototaxismo se apresentou como única oportunidade observada por essas pessoas. Aproximadamente há dois anos passaram a ser cobradas pelos órgãos fiscalizadores as normatizações da lei 12.009/2009 que regulamentaram o exercício da atividade de mototaxistas, motofretistas e motoboys, impondo algumas regras que dificultaram o ingresso na atividade. Embora essas facilidades tenham se restringido com a aplicação da lei, ainda sim, a modalidade é considerada de fácil acesso se comparado com o

disputado mercado de trabalho formal atual.

Como já colocamos, a grande maioria desses trabalhadores está atualmente na condição de provedor da família e respondem sozinhos pela manutenção de suas casas. Não obstante, 72% dos mototaxistas do município trabalham exclusivamente com o mototáxi e não possuem outra renda, intensificando assim a necessidade de permanência no mototaxismo, que para a maioria deles rende em média até dois salários mínimos.

Embora possam existir fatores favoráveis no trabalho por conta própria, a maior parte da categoria questionada (64%) espera futuramente procurar outra atividade dentro do mercado formal da economia para garantir sua renda. O principal motivo pelo qual esses trabalhadores possam evadir do mototaxismo é a procura por empregos que os assegurem garantias sociais (32%). A falta de segurança (26,47%), a discriminação (20,59%) e a procura por melhores salários (8,82%) são os outros motivos mais citados pelos mototaxistas desse município.

Esse resultado exhibe problemas sociais que não são exclusivos do mototaxismo da cidade de Moreno-PE. Duque e Gomes (2009) comentam a respeito da realidade do mototaxismo em Sobral-CE, que muitas vezes para fugir da fadiga provocada pelo calor do sol escolhem a noite para trabalhar: “o mototaxista aponta para uma questão problemática das cidades, que diz respeito a segurança, pois à noite o risco de assalto é maior, e o mototaxista não dispõe de nem um tipo de proteção por parte dos órgãos públicos” (DUQUE e GOMES, 2009. p.133).

Ao questionarmos os mototaxistas de Moreno, se eles continuariam fazendo mototáxi em caso de conseguir um emprego formal, a maioria respondeu que sim (66%), mas foram quase unânimes em justificar que continuariam trabalhando apenas para completar a renda (99,97%), supondo que o que ganhariam como um emprego de carteira assinada não seria suficiente para seus sustentos.

A atividade do mototáxi, assim como qualquer outra atividade que envolva a condução de motocicletas (na conjuntura capitalista atual), a exemplo do trabalho como motoboy e motofrete, é uma atividade essencialmente precária, devido aos riscos de lesões graves ou até mesmo de morte em caso de acidentes, além dos constantes riscos de roubos ou furtos durante o trabalho. No entanto, a precariedade do trabalho é observada mais gravemente nas modalidades de trabalho informal, como o mototaxismo. É exatamente por toda a exposição do

trabalhador aos riscos dessa atividade, que se faz importante o uso das garantias sociais, que no caso da maioria dos pesquisados, hoje inexistem.

Considerações Finais

O presente artigo buscou destacar a realidade do trabalho com mototáxi no município de Moreno em Pernambuco, procurando entender a relação entre mototaxismo e o desemprego na cidade, tencionando entender os motivos pelos quais esses trabalhadores ingressaram e os que os mantêm nessa modalidade.

Diante do estudo, chegamos à conclusão de que o mototaxismo na cidade ocorre essencialmente para atender a necessidade dessas pessoas de garantir o sustento de suas famílias. Servindo como alternativa à “exclusão” do mercado de trabalho formal, motivado principalmente pela deficiência na educação básica e pela falta de qualificação profissional desses trabalhadores. Confirmando a hipótese levantada, de que a permanência do número de pessoas que trabalham com o mototáxi na cidade, de forma geral, ocorre não pela falta de empregos, mas pela baixa qualificação de parte dos trabalhadores diante das oportunidades oferecidas no estado.

Ao término desse estudo observamos que o município de Moreno-PE ainda é uma cidade que apresenta problemas no que tange ao desenvolvimento econômico e a consequente geração de postos de trabalho. Embora esse não seja o motivo principal da ocorrência do mototaxismo.

Identificamos também a necessidade de uma discussão e melhor atenção por parte do poder público, no sentido de se criar políticas de incentivo ao acesso aos cursos obrigatórios pelo CONTRAN e no sentido do combate a questão da precarização, que visem garantir melhores condições de segurança e saúde no trabalho.

Recebido em maio de 2014.
Aprovado em setembro de 2014.

Referências

ALVES, Giovanni. **O Novo (e Precário) Mundo do Trabalho**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2000.

AMORIM, C. **Acidentes de trabalho com mototaxistas**. *Revista Brasileira de Epidemiologia* 2012. Disponível em <<http://www.scielo.org/pdf/rbepid/v15n1/03.pdf>>. Acesso em 06 mar2013.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho? Ensaio Sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho**. 6 ed. São Paulo: Cortez, 1999.

BARRETO, Robério. **Moto táxi: Subemprego e degradação do homem**. Salvador, 2010. Disponível em: <http://www.interativadesignba.com.br/III_SPSC/arquivos/sessao2/049.pdf>. Acesso em 10 Fev 2013.

CRISCI, Carmem; JANOVIK, Mayara; SCALCO, Priscila. **Modos de Trabalhar e de Ser de Motoboys: A Vivência Espaço-Temporal Contemporânea**. Rio Grande do Sul, 2007. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v27n3/v27n3a07.pdf>. Acesso em 16 Jan 2013.

KREIN, José; PRUNI, Marcelo. **Economia informal: aspectos conceituais e teóricos. 1 v. (Série Trabalho Decente no Brasil ; Documento de trabalho n.4)**. Brasília, 2010. Disponível em <http://www.oitbrasil.org.br/sites/default/files/topic/employment/pub/economia_informal_241.pdf> Acesso em 7abr 2013.

FONCECA, Natacha Ramos Reis. **Sobre duas rodas: Moto táxi como uma invenção de mercado**. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_120.pdf>. Acesso em 27 mar 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMES, Antônio; DUQUE, Adauto. **Mototaxi: uma alternativa no transporte urbano de sobral?. Revista Homem, Espaço e Tempo março de 2009, ISSN 1982-3800.** Disponível em: <http://www.uvanet.br/rhet/artigos_marco_2009/mototaxi.pdf>. Acesso em: 10 Fev 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Censo Demográfico 2010.** Rio de Janeiro, 2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Contas Regionais do Brasil 2010.** Rio de Janeiro, 2012.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Perfil dos municípios brasileiros 2009.** Rio de Janeiro, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Pesquisa Mensal de Empregos – PME fev 2013.** Rio de Janeiro, 2013.

MOTO DREAM, **Brasil é o segundo no ranking de vítimas fatais em acidentes de motos.** Revista Veja 2012. Disponível em <<http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/05/07/brasil-e-o-segundo-no-ranking-de-vitimas-fatais-em-acidentes-de-motos->>> Acesso em 09 Fev 2013.

OFFE, Clauss. **Trabalho: a categoria-chave da sociologia?** In: Revista Brasileira de Ciências sociais. Nº 10, V.04, junho de 1989. Disponível em: <http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_10/rbcs10_01.htm>. Acesso em 31 de maio de 2012.

RAMALHO, Ricardo José. **Novas fronteiras de pesquisa na sociologia do trabalho.** Disponível em <<http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/9317/8602>> Acesso em 4Nov 2012.

SANTANA, Marcos Aurélio. **O mundo do trabalho em mutação: As reconfigurações e seus impactos.** São Leopoldo, 2005. Disponível em <<http://projeto.unisinos.br/ihu/uploads/publicacoes/edicoes/1158331116.3pdf.pdf>> Acesso em 4Nov 2012.

SSTT. Secretaria de Segurança, Trânsito e Transporte de Moreno. **Relatório Resumo Moto táxi**. Moreno, 2013.

VASCONCELOS, Carlos Raimundo Assis. **Transporte alternativo: perfil do moto táxi do município de Eunápolis**. Eunápolis, 2009. Disponível em <<http://www.posgraduar.com.br/Monografias/P%F3s-Gradua%E7%E3o/Gest%E3o,%20Educa%E7%E3o%20e%20Seguran%E7a%20do%20Tr%E2nsito/TRANSPORTE%20ALTERNATIVO,%20PERFIL%20DO%20MOTO%20TAXI%20DO%20MUNIC%CDPIO%20DE%20EUN%C1POLIS%20Carlos%20Raimundo%20Assis%20Vasco.pdf>>. Acesso em 14 Fev 2013.

VAZ, Isabel Faria. **As novas formas de trabalho e a flexibilidade do mercado de trabalho. IV Congresso Português de Sociologia**. Coimbra 17-19 abril, 2000. Disponível em <<http://teia.epaveiro.edu.pt/problematica-desemprego/images/stories/art3.pdf>>. Acesso em 05 abr 2013.